Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3872

23. 02. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainder Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Interoperabilität des Transrapid

„Der Transrapid wird keine verkehrspolitische Insel. Er wird ins europäische Netz integriert. Daß inzwischen die Europäische Union entschieden hat, ihn ins Transeuropäische Netz aufzunehmen, zeigt doch, daß Sie provinziell alleinstehen, wenn Sie den Transrapid immer noch ablehnen." Der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in seiner Rede zur ersten Beratung der Gesetzentwürfe und Anträge zum Transrapid im Deutschen Bundestag am 12. Oktober 1995.

Das Europäische Parlament hat bei der zweiten Lesung am 13. Dezember 1995 den Änderungsantrag des Verkehrsausschusses zu den „gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes" (TEN) angenommen. Der von Verkehrsausschuß und Europäischem Parlament verabschiedete Änderungsantrag beinhaltet gegenüber dem Entwurf des Ministerrates u. a. folgende Änderungen:

- Die Magnetschwebebahnverbindung zwischen Hamburg—Berlin wird aus den TEN gestrichen und
- statt dessen wurde die Strecke Hamburg—Berlin neu als Hochgeschwindigkeitsstrecke eingestuft.

Da es sich bei den TEN um ein Mitentscheidungsverfahren handelt, soll nun ein Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament eingeleitet werden.

Auch Intraplan geht in seiner Stellungnahme für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses zum Transrapid davon aus, daß eine ICE-Linie Hamburg—Berlin—Dresden—Prag realisiert wird (siehe Ausschußdrucksache 301, S. 1/23).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die mit dem Beschluß des Europäischen Parlamentes offensichtlich werdende fehlende Interoperabilität des Transrapid in einem transeuropäischen Netz?

2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß ein deutscher Sonderweg in der Verkehrspolitik der europäischen Integration zuträglich ist?

3. In welcher Form sind Vertreter der Bundesregierung an dem Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament beteiligt?

   Auf welche Lösung werden Vertreter der Bundesregierung in dem Vermittlungsverfahren drängen?

   Wird die Bundesregierung versuchen, auf eine Aufnahme des Transrapid in die Planung eines transeuropäischen Netzes zu drängen?

4. Wird die Bundesregierung versuchen, die vom Europäischen Parlament befürwortete Aufnahme der Strecke Hamburg—Berlin als Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke im Rahmen eines transeuropäischen Verkehrsnetzes zu verhindern?

   Wenn ja, mit welcher Begründung?

5. Wann wird ein Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zwischen Europäischem Parlament und Ministerrat erwartet?

6. Wenn sich Europäisches Parlament und Ministerrat nicht einigen können, welche Auswirkungen hat dies auf die in TEN aufgenommenen Projekte?

7. Wie wird sich die Bundesregierung verhalten, wenn im Zuge der Beschlußfindung im Vermittlungsausschuß die Änderungsvorschläge des Europäischen Parlamentes bestätigt werden?

   Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, daß es ein Zeichen deutscher Provinzialität wäre, in diesem Fall weiterhin auf dem Bau des Transrapid zu bestehen?

   Wird die Bundesregierung also im Falle eines endgültigen Streichens des Transrapid aus den Vorhaben für ein transeuropäisches Netz auf eine öffentliche Unterstützung des Transrapid verzichten?

8. Gibt es bereits Planungen für den Bau einer ICE-Strecke Hamburg—Berlin sowie Dresden—Prag bzw. Dresden—polnische Grenze?

   Wenn ja, für welchen Streckenverlauf?

   Wenn ja, wie ist der Parallelausbau zweier spurgeführter Verkehrssysteme zu rechtfertigen?

   In welcher Weise wird der Bau einer ICE-Verbindung in den bisherigen Fahrgastprognosen für den Transrapid berücksichtigt?

   Wenn nein, warum nicht?

9. Teilt die Bundesregierung die auf der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses geäußerte Einschätzung des Gutachters Prof. Dr. Wieland, daß eine Subventionierung des Transrapid gegen Artikel 92 des EWG-Vertrages (Beihilfeverbot) verstoße?

10. Ist die Bundesregierung ebenso wie die Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft und Thyssen Henschel der Auffassung, daß die Kosten der Anbindung der Transrapid-Haltepunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Individualverkehr von den Bundesländern bzw. der Deutschen Bahn AG getragen werden müssen?

    Wenn ja, hält die Bundesregierung dann weiterhin an der im „Stand der Gesetzgebung des Bundes" dokumentierten Auffassung fest, daß das Magnetschwebebahnbedarfsgesetz nicht zustimmungspflichtig im Bundesrat ist?

    Wenn nein, in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, den offensichtlichen Konflikt mit der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft beizulegen?

    Welche Kosten rechnet die Bundesregierung für die Anbindungen, und welcher Teil davon fällt zusätzlich zu den im Finanzierungskonzept enthaltenen Kosten des Transrapid an?

11. Was genau besagen die von Thyssen Henschel in den Unterlagen zur Transrapid-Anhörung als maßgeblich benannten „einschlägigen gesetzlichen Regelungen" (S. 24/77 der Stellungnahme von Thyssen Henschel) zur Finanzierung der Anschlußkosten im öffentlichen und im Individualverkehr?

    Geht die Bundesregierung ebenso wie Thyssen Henschel davon aus, daß bei der Finanzierung des Transrapid gemäß dem „Präzedenzfall für den Erschließungsaufwand bei Neu- und Umbauten von Bahnhöfen der Eisenbahn", dem neuen ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe (S. 23/76), zu verfahren sei?

    Welche Kosten sind für den Erschließungsaufwand beim ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe angefallen, und wie wurden diese Kosten aufgeteilt?

12. Welche Anschlüsse mit Zubringerverkehr (öffentlicher Verkehr, Individualverkehr und Parkplätze) sind an den Transrapid-Haltepunkten erforderlich, damit das erwartete Fahrgastpotential des Transrapid bewältigt werden kann?

    In welcher Höhe entstehen Kosten für diese Anbindungsmaßnahmen an den Transrapid-Haltepunkten, und welche Bundesländer werden mit wie hohen Kosten belastet?

Bonn, den 23. Februar 1996

Rainder Steenblock
Gila Altmann (Aurich)
Kristin Heyne
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333